

CZEŚĆ BANDERZE POLSKIEJ NA MORZACH ŚWIATA

GAZETA ŚCIENNA LIGI MORSKIEJ



ROK V. Nr 7-8 LIPIEC-SIERPIEŃ 1949 r.



Statek szkolny ORP „ISKRA" wyruszył w rejs do Leningradu. Na pokładzie statku, podchorążowie Szkoły Mar. Wojennej odbędą ostatnią praktykę przed promocją oficerską.

POLSKIE SZKOŁY MORSKIE

Na prośbę naszych młodych czytelników, którzy żywo interesują się sprawami morskimi i pragnęliby w przyszłości poświęcić się pracy na morzu lub wybrzeżu podajemy wykaz szkół przygotowujących specjalistów dla naszej gospodarki morskiej.

1. **Państwowe Centrum Wychowania Morskiego,** Gdynia Al. Zjednoczenia Nr 3.
2. **Szkoła Jungów Państw. Centrum Wych. Morskiego,** Gdynia Al. ZjednoczeniaNr 3.
3. **Szkoła Rybaków Dalekomorskich** Państw. Centr. Wych. Morskiego, Gdynia — Al. Zjednoczenia 3.
4. **Państwowa Szkoła Morska,** Szczecin — Al. Piastów 19.
5. **Państwowa Szkoła Morska,** Gdynia —ul. Czerwonych Kosynierów 83.
6. **Publiczna Średnia Szkoła Metalurgiczna** przy Stoczni Gdyńskiej, Gdynia — ul. Czechosłowacka.
7. **Publiczna Średnia Szkoła Metalurgiczna** przy Stoczni Gdańskiej, Gdańsk — ul. Drewnica.
8. **Gimn. Mechaniczne Zjedn. Stoczni Polskich,** Gdańsk — ul. Drewnica 16.
9. **Państw. Liceum Budownictwa Okrętowego,** Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Piramowicza 1/2.
10. **Wydz. Handlu Morskiego i Administracji Portowej** przy Państw. Koedukacyjnym Liceum Handlowym, Gdynia ul. Czerw. Kosynierów 77.
11. **Wyższa Szkoła Handlu Morskiego,** Sopot — Armii Czerwonej nr 101.
12. **Akademia Handlowa,** Szczecin — ul. Mickiewicza 66.
13. **Politechnika Gdańska Wydz. Budowy Okrętów,** Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Politechniczna.
14. **SGGW, Studium Rybackie,** Warszawa — ul. Rakowiecka 8.
15. **Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej,** Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Morska.



Każdy zwiedzający Wybrzeże mógł zwiedzić porty na statkach Gdańskiej Żeglugi Przybrzeżnej.



Podczas centralnych uroczystości „Dni Morza" wodowano piąty rudowęglowiec polskiej produkcji, który nosi nazwę pierwszego przodownika pracy Wincentego Pstrowskiego.

USTKA

Popularna w całej Polsce Ustka, była jednym z pierwszych uruchomionych po wojnie portów. Wpłynął na to dobry stan urządzeń portowych i konieczność odciążenia wielkich portów. Przeważnie przeładowywano węgiel. Wymagało to stosunkowo niedużych inwestycji z których większą część pochłonęła przebudowa bocznic kolejowych. Ustką zdała egzamin. Pomogła w zwiększeniu i przyśpieszeniu eksportu węgla.

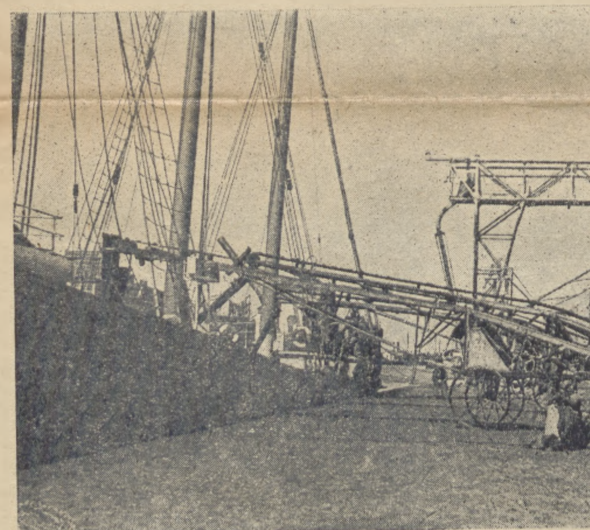
Dawny Gród Wenedów

Istnienie Ustki związane jest ściśle ze Słupskiem. Dawny Gród Wenedów nad Słupią zapewnił sobie władanie nad ujściem rzeki i on to prawdopodobnie był założycielem osady rybackiej dzisiejszego miasteczka i portu rybackiego — Ustki.

O przeszłości dawnej osady wiemy niewiele. W XIX w. powstał ten dobrze urządzony port. W drugiej połowie XIX w. 5 kupców słupskich posiadało w Ustce 27 okrętów o łącznej pojemności 1.900 ton. Słupszczanie wywozili przez Ustkę skóry wełnę, spirytus, zboże, mięso, ryby wędzone, wyroby bursztynowe i pszenicę do Anglii, a drzewo opałowe i tarcicę z rozległych lasów pobliskiego zaplecza na Zachód.

Po wojnie

Pozycja Ustki w Polsce Odrodzonej stała się z gruntu odmienną. W roku



Ładowanie węgla transportem w porcie Ustka.

1945 przejęliśmy port opustoszały i głuchy. Nie było statków, kutrów rybackich. Magazyny portowe były częściowo spalone stocznia rybacka rozgrabiona. Natomiast mola awantportu były nieuszkodzone, a baseny łatwo dostępne dla mniejszych jednostek, (jedynie przy samym ujściu Słupi przed basenem rybackim leżały na dnie zatopione niemieckie łodzie podwodne).

Ustka — przedtem port Słupska, stała się portem całej Polski.

Obecnie

W ciągu kilku lat weszło do portu ponad 2.000 statków, zabierając przeszło 1.000.000 ton węgla do państw skandynawskich i Finlandii. Szwedzi, Duńczycy i Finowie chętnie zawijają do Ustki, gdzie zostają sprawnie i szybko obsłużeni. W porcie są przeprowadzone prace pogłębiarskie, celem przygotowania go do przyjęciu statków o większym zanurzeniu. Powstała niedawno Spółdzielnia Pracy Połowów Morskich rozwija ożywioną działalność, posiada już 5 czynnych kutrów, które są w stanie dostarczyć w sezonie do 150 ton ryb miesięcznie. Ryby te wysyła się w stanie świeżym, przerabia w przetwórni „Światowid", względnie wędzi się w miejscowych doskonale urządzonych wędzarniach. Ustka straci niebawem przejściowy charakter portu węglowego na rzecz rybołóstwa i portu drobnicowego.

W niedalekiej przyszłości przystąpi się do eksportu soli do Szwecji, salmiaku do Holandii, oraz do importu celulozy.

Ustka — mały port nad Bałtykiem — jest jednym z ogniw w realizacji postulatów Polski przemysłowo-morskiej.

Morska Wystawa

Przed Pawilonem Międzynarodowych Targów Gdańskich panuje ożywiony ruch. Setki obywateli z całego kraju pragnie zwiedzić zorganizowaną przez Ligę Morską, Problemową Wystawę Morską. Wystawę otwarto w dniu rozpoczęcia tegorocznych „Dni Morza" i mimo że mamy już połowę sierpnia frekwencja zwiedzających wcale się nie zmniejsza.

Nie jest to bynajmniej przypadkowe.

Każdy wycieczkowicz przybywający nad morze ma możność zapoznania się jedynie z fragmentami pracy portów lub niektórych przedsiębiorstw morskich. Natomiast zwiedzając wystawę poznaje całokształt rozwoju naszej gospodarki morskiej.

Już na wstępie należy zaznaczyć, że wystawa opracowana została w sposób jasny, przejrzysty i popularny. Najmniej albo wcale nie zaawansowany w zagadnieniach gospodarczo-morskich obywatel z łatwością zorientuje się w jej osiągnięciach. Plansze, fotografie, wykresy, modele, wykonano w sposób prosty i pomysłowy. Z łatwością utrwalają się w pamięci ważniejsze momenty i osiągnięcia pracy na wybrzeżu.

Któż ze zwiedzających nie zapamiętał sobie krótkiej, lapidarnej i pełnej wymowy odpowiedzi Generalissimusa Stalina na pytanie amerykańskiego dziennikarza dotyczącego nienaruszalności polskich granic na Odrze i Nysie. Frafment tego wywiadu zdobi wejście do rotundy problemowej wystawy. Zdjęcia wystawy, malowidła i cytaty z przemówień Prez. Bolesława Bieruta przypominają każdemu, że odzyskanie i rozwój naszego Wybrzeża zawdzięczamy militarnemu zwycięstwu i pomocy gospodarczej wielkiego Związku Radzieckiego.

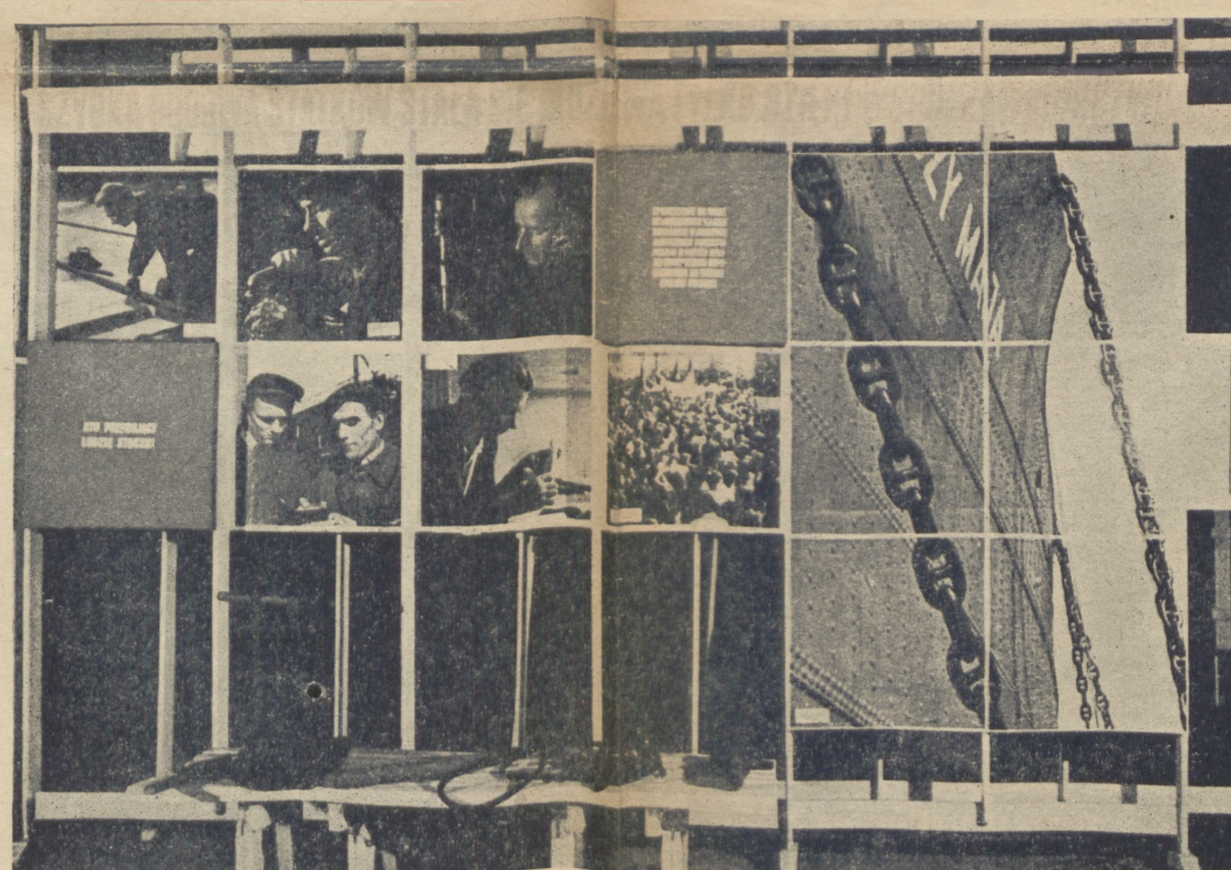
Pierwszym zagadnieniem z jakim zapoznajemy się na początku są porty. Bogato opracowany jest rozwój polskiej floty handlowej i przemysłu stoczniowego. Ładnie opracowany jest dział rybołóstwa.

Najważniejszy czynnik, człowiek i jego praca potraktowane zostały bardzo szeroko. Umieszczono wielkie fotografie przodowników pracy — portowców i stoczniowców. Na specjalnych planszach pokazano wyniki współzawodnictwa we wszystkich dziedzinach gospodarki morskiej.

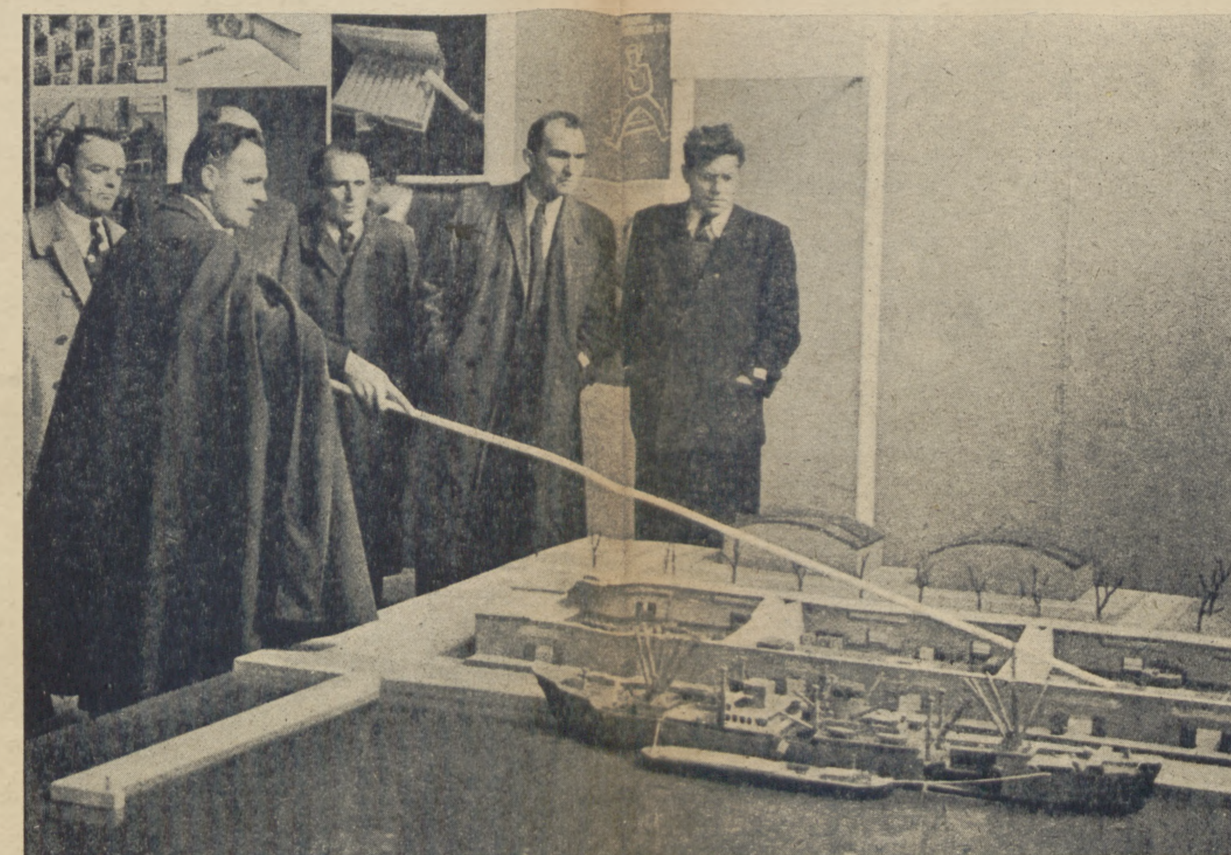
Zwiedzający ma również możliwość zapoznania się z wytycznymi 6-letniego planu gospodarczego na odcinku morskim. W tymże dziale mieści się ciekawa wystawa obrazująca dorobek Ligi Morskiej.

Opuszczamy wystawę w przekonaniu, że zdobyte krwią żołnierza radzieckiego i polskiego Wybrzeże potrafiliśmy zagospodarować, że wizja planu 6-letniego na odcinku morskim, którą pokazali nam autorzy wystawy, z pewnością zostanie zrealizowana. Z uznaniem należy powitać decyzję Zarządu Głównego Ligi Morskiej przewiezienia tej wystawy do większych miast i ośrodków przemysłowych.

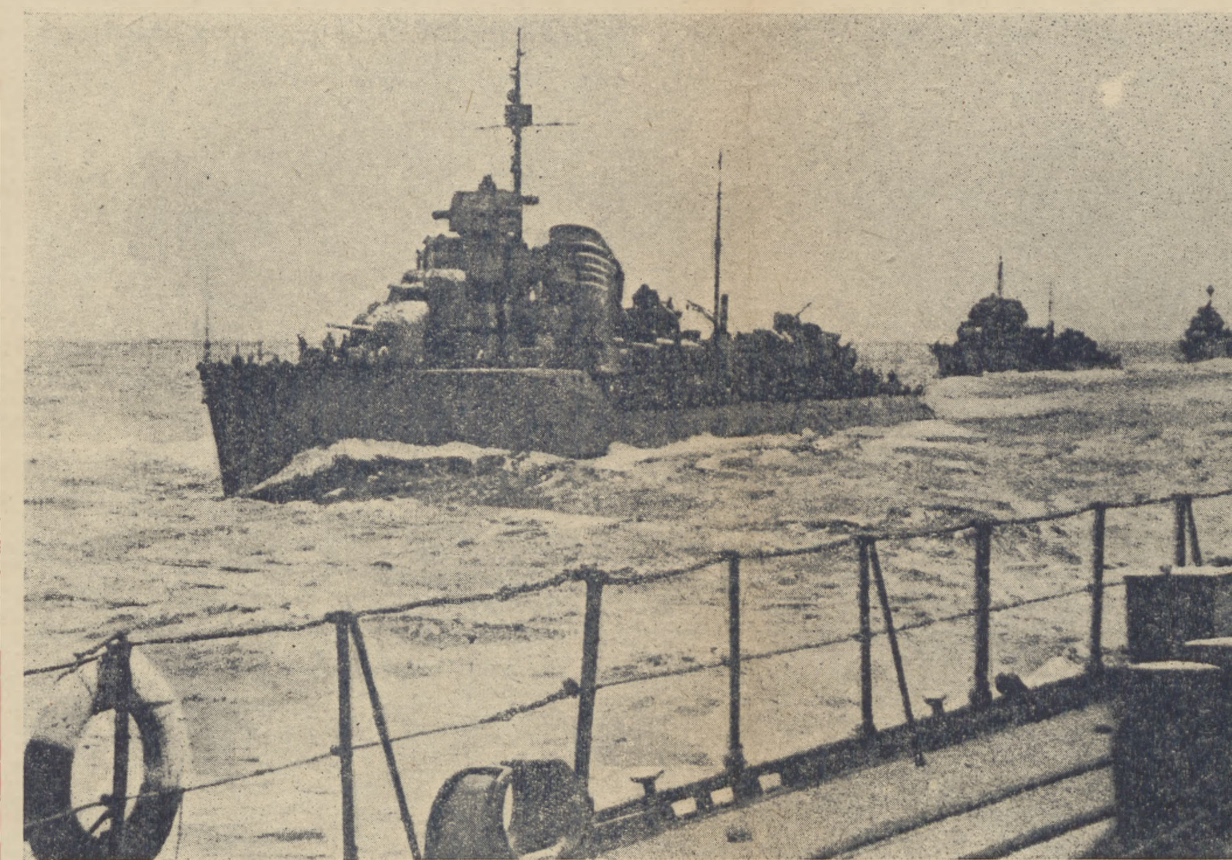
We wrześniu wystawa zostanie otwarta w Katowicach.



Na planszach portrety przodowników pracy przemysłu stoczniowego: Soldka, Ma-kowskiego i innych.



Dyr. „Portorobu" omawia osiągnięcia spółdzielni robotników portowych, posługując się makietą ilustrującą pracę tej spółdzielni. Na zdjęciu (z lewa) Woj. Zralek, V-Minister Żeglugi Widi-Wirski i Dyr. Lortsch.



24 lipca br. Związek Radziecki obchodził Dzień Floty Wojennej Z.S.R.R. W okresie minionej wojny Flota Wojenna Z.S.R.R. okryła się nieśmiertelną sławą i zapisała wspaniałe stronice w historii rozgromienia hitleryzmu. W czasie pokoju Mar. Woj. Z.S.R.R. stoi na straży pokojowej pracy swej Ojczyzny.

BIERZCIE PRZYKŁAD

Kolo Szkolne przy Szkole Górniczej w Szombierkach informuje nas:

„W roku 1946 założyliśmy szkolne koło L. M., które liczyło 30 członków. Pracowaliśmy wspólnie z kopalnianym kołem Szombierki, które obejmuje całą załogę kopalni. Praca szła dobrze, koło rozwijało się pięknie. Dziś mamy 85 aktywistów, na pozostałych członków składają się wszyscy uczniowie. Mamy za sobą wiele imprez, urządzonych nie tylko wewnątrz szkoły ale i poza szkołą, dla szerokiego ogółu. Członkowie naszego koła są też członkami Z.M.P. i wspólnie organizujemy wiele uroczystości. Niedawno, na wieczornicy ofiarowaliśmy szkole piękną oszkloną szafę, a w niej małą bibliotekę marynistyczną. Obecnie koledzy nasi są na kursie modelarskim L. M. w Bytomiu, gdzie szkolą się pod kierunkiem instruktora ob. Sadomana i wykonują model „Daru Pomorza", który zajmie górną półkę naszej szafy.

W naszej świetlicy mamy zarezerwowaną jedną ścianę, na której umieściliśmy: godło, L.M., godła portów Gdyni, Gdańska i Szczecina oraz „Gazetka Ścienna L.M.".

Fragment przedstawienia „Pod Żaglami Zawiszy" zorg. przez Koło Szkol. LM — w Szombierkach.

Podaliśmy tylko fragment z osiągnięć wspomnianego koła. Koło to pracuje bardzo wydajnie i zyskało sobie ogólne uznanie. Osiągnięcia koła są tym bardziej godne uznania, że składa się ono wyłącznie z autochtonów. Jak nas informują w liście z całym oddaniem pracują dla Polski Ludowej.

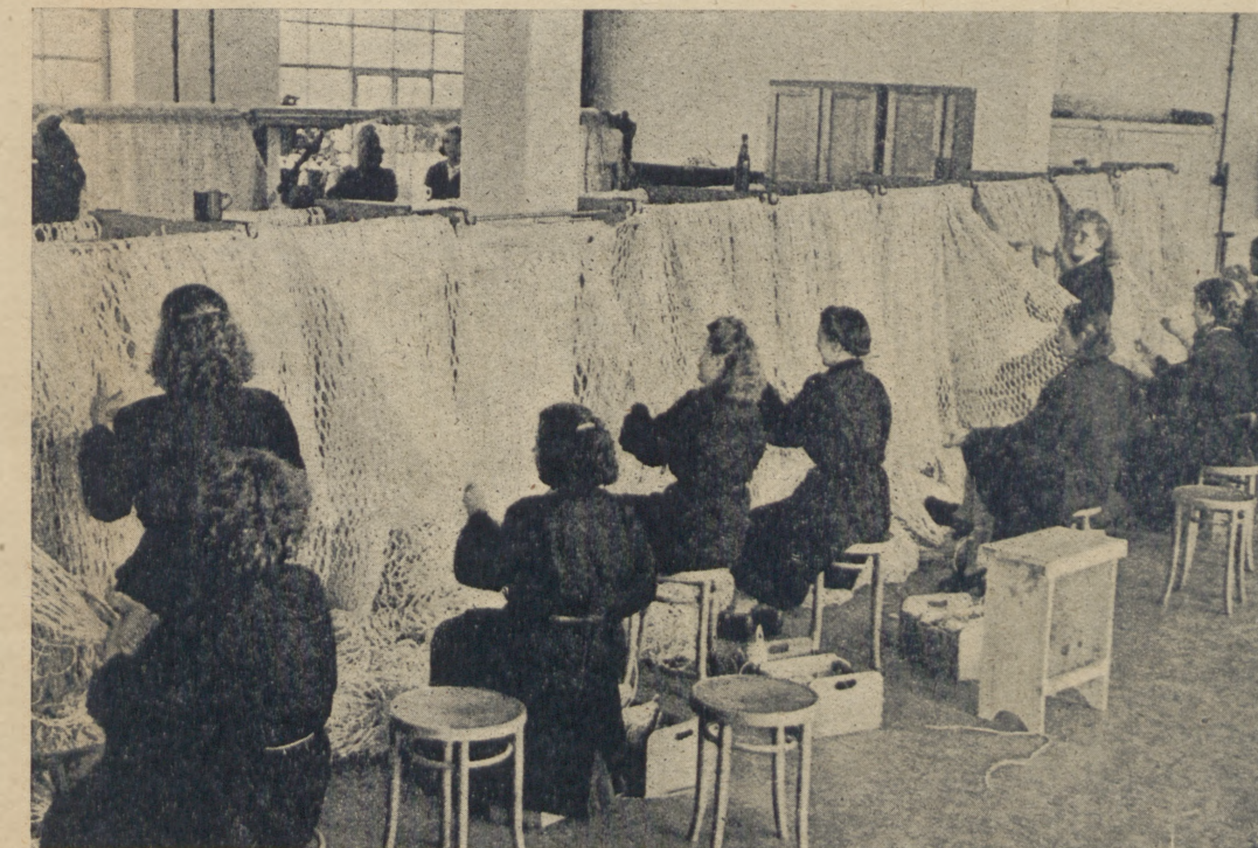
Fabryka sieci i lin okrętowych

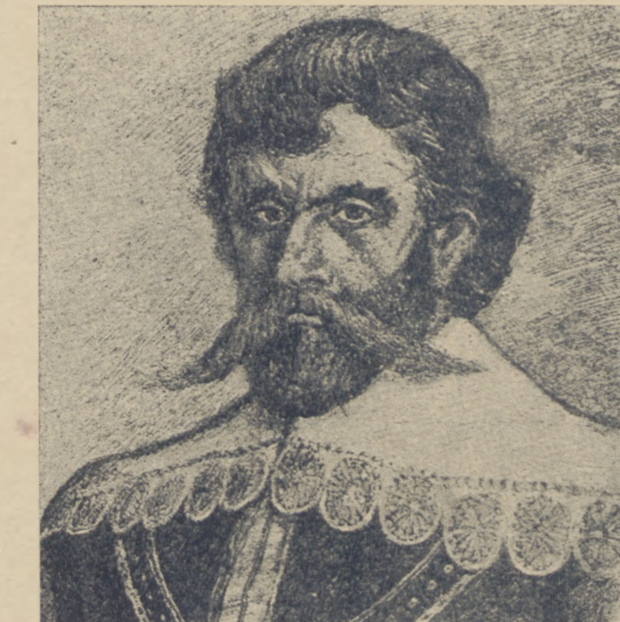
Zwycięstwo polskiego robotnika.

Oddział zakładów Nr. 2 w Świebodzicach, jeden z najlepszych oddziałów z całego kombinatu, produkuje liny okrętowe i sieci rybackie. Z tej odpowiedzialnej pracy oddział wywiązuje się wzorowo osiągając 100 proc. normy.

Pojedynek sisalu z manilą trwa już całe lata. Sisal jest lepszy, odporniejszy i mocniejszy, ale bardziej trudny w obróbce. Sznurek sisalowy jest sztywniejszy i trudniej się wiąże. Rybacy, którzy łowili przy brzegach Szwecji, wymieniali połowy na sieci tzw. „lepsze" — manilowe, angielskie... Sisal był cierpliwy. Wkrótce rybacy stwierdzili, że angielskie sieci niszczą się szybciej, a nasze polskie są dziwnie trwałe. Sisal zwyciężył!

Liny okrętowe to drugi dział produkcji. Grube i cienkie — wszystkie można produkować w Świebodzicach. Tutejsza liniarnia stoi bowiem na wysokim poziomie technicznym. Liny ze Świebodzic już zjednały sobie rynek zbytu. Monopol na produkcję lin okrętowych miała Anglia. Jednak liniarze polscy zdołali uporać się z konkurencją Brytyjczyków. Popularny nasz statek szkolny „Dar Pomorza" posiada już olinowanie całkowicie wyprodukowane przez zakłady Nr. 2, a obecnie w Świebodzicach produkuje się dużą partię lin dla "Gal'u".





NASZE TRADYCJE MORSKIE.

Polski Admirał XVII w.

Historia wymienia wiele nazwisk podróżników i sławnych żeglarzy polskich, którzy zyskali sobie uznanie i rozgłos w współczesnym im świecie. W ramach nowej kolumny „Nasze tradycje morskiej" postaramy się pokrótce zapoznać naszych czytelników z ich sylwetkami.

Jedną z bardzo popularnych postaci jaką wydał wiek XVII jest bezsprzecznie Krzysztof Arciszewski, admirał floty holenderskiej, uczestnik wyprawy do Brazylii, nieustraszony żeglarz, wynalazca i eksperymentator.

Zmuszony do ujścia zagranicę przez króla Zygmunta III zaciąga się do służby francuskiej, gdzie odznacza się niezwykłą odwagą i umiejętnością dowodzenia. Stąd przenosi się do Holandii, gdzie angażuje się w stopniu kapitana do holenderskiej eskadry morskiej.

Arciszewski szybko zdobył sławę na morzu. Po podboju Brazylii przez wojska holenderskie, którymi dowodził, nazwisko Arciszewskiego stało się głośne w całej Europie.

Głoszono o pojawieniu się w Nowym Świecie wielkiego wodza tak znakomitego jak Wallenstein w Europie. Piastując stanowisko admirała i naczelnego wodza sił lądowych Brazylii Arciszewski wykazuje również swoje uzdolnienia polityczne.

W przeciwieństwie do barbarzyskich metod stosowanych przez Hiszpanów wobec tubylczej ludności, którą zamieniono w niewolników, prowadzi pojednawczą politykę wobec Indian, a zbiegłym z plantacji murzynom przywraca wolność.

Gdy na skutek intryg, odwołano Arciszewskiego do Europy, ówczesny król polski Władysław IV wezwał go do kraju i mianował „starszym nad armatą". Przedsiębiorczy admirał oddaje wielkie usługi przy organizacji artylerii i floty królewskiej.

Król pragnął stworzyć polską flotę na Bałtyku, na której czele miał stanąć polski admirał. Niestety śmierć Władysława IV udaremniła te plany.

Istnieje bogata literatura o Arciszewskim. Większość jej autorów opisując jego wyczyny wojskowe i bohaterstwo zapomina jednak podkreślić, że banita Arciszewski w XVII wieku walczył o to samo o co **później walczyli Kościuszko i Puławski. Admirał walczył o prawo do wolności dla uciskanych przez tyranię i absolutyzm.**

WYDAWCA: Liga Morska, Zarząd Główny.

Średnia Szkoła Graficzna — Warszawa, ul. Wiślana 6. B-84421

Warszawa, ul. Widok 10.